

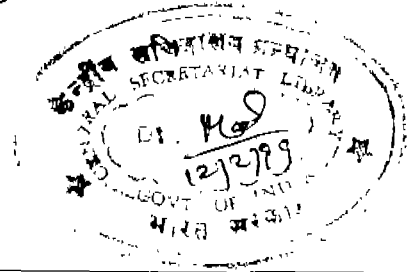


भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 60]
No. 60]

नई दिल्ली, सोमवार, नवम्बर 30, 1998/अग्रहायण 9, 1920
NEW DELHI, MONDAY, NOVEMBER 30, 1998/AGRAHAYANA 9, 1920

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 30 नवम्बर, 1998

सं. टी ए एम बी/2/97-एम बी पी टी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा मुंबई पत्तन न्यास के लिए मिश्रित नौकर्यण और मार्ग प्रदर्शन शुल्कों के दर मान में संलग्न अनुसूची के अनुसार संशोधन अधिसूचित करता है।

अनुसूची

मुम्बई पत्तन न्यास (एम. बी. पी. टी.)

.....आवेदक

आदेश

(27 अक्तूबर, 1998 को पारित)

यह मामला मिश्रित नौकर्यण और मार्ग प्रदर्शन प्रभारों के संशोधन के लिए मुंबई पत्तन न्यास से प्राप्त एक प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 यह प्रस्ताव सरकार को मार्च, 97 में प्राप्त हुआ था। महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण का गठन होने के पश्चात् यह प्रस्ताव आगे ध्यान देने/कार्यवाही करने के लिए बाद में इस प्राधिकरण को हस्तांतरित कर दिया गया था। प्रस्ताव की जांच करने पर परिष्कार/स्पष्टीकरण के लिए विभिन्न मुद्दे उत्पन्न हुए। परिष्कार/स्पष्टीकरण दिसम्बर, 1997 में प्राप्त हुए। इसी समय एम. बी. पी.टी. ने पत्तन के पहुँच मार्गों (पत्तन सीमाओं से बाहर) में मालबोट प्रचालनों और अन्य पत्तनों के लिए यानान्तरण से संबंधित कुछ प्रस्तावों को शामिल करने हेतु जनवरी, 1998 में अपना प्रस्ताव संशोधित कर दिया।

2.2 संशोधित प्रस्ताव, कार्य निष्पादन के लिए प्राधिकरण के विनियमों में निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के पश्चात् आगे होने वाली जांच के अध्वधीन था। इस पर जून, 1998 में पत्तन स्तर पर प्रस्तावों की संयुक्त सुनवाई में कार्यवाही की गई।

3. एम. बी. पी. टी. के प्रस्ताव में निम्नलिखित मद शामिल थी :—

(i) मार्ग-प्रदर्शन, टग सहायता, नौकर्यण, नौबंध आदि के लिए शुल्क और प्रभार।

- (ii) किसी हार्बर टग के कार्य करने, अस्वीकार किए जाने और अवरोधन के लिए प्रभार ।
- (iii) मास्टर पायलटों और पायलटों के कार्यों और अवरोधन के लिए शुल्क ।
- (iv) पत्तन की सीमाओं के भीतर किसी टग के सिवाय एंकर हे और साल्वेज वैसल, फायर फ्लोट वैसल्स, याटर बोट और उपयुक्त रूप से सज्जित किसी अन्य क्राफ्ट के लिए प्रभार ।
- (v) लांघों और टैंक बाजों के भाड़ा प्रभार ।
- (vi) याटर बोटों द्वारा जलयानों को जल की आपूर्ति के लिए प्रभार ।
- (vii) एम बी पी टी के फिर सर्विस साल्वेज वैसल्स ।
- (viii) गोताखोरों का शुल्क ।
- (ix) पत्तन सीमाओं के भीतर बचाई गई वस्तुओं पर बचाव शुल्क ।
- (X) जांच और लाइसेंस शुल्क ।
- (Xi) टगों के लिए भाड़ा प्रभार ।
- (Xii) पत्तन के पहुंच मार्गों के भीतर खड़े पोतों से कार्गो उतारने/ लादने पर माल बोट देयताएं ।

4. एम बी पी टी का प्रस्ताव पारम्परिक 'लागत जमा' अनुधितनों पर तैयार किया गया है । संशोधन का प्रस्ताव 1995-96 के आंकड़ों के संदर्भ में किया गया है जिसमें 10% प्रचालन घाटा दर्शाया गया है । एम बी पी टी इस प्रस्ताव को इस आधार पर उचित ठहराता है कि 1996-97 के आंकड़ों के संदर्भ में यह 26% होगा ।

5. जिन प्रयोक्ताओं ने परामर्शी प्रक्रिया में भाग लिया, प्रस्ताव के बारे में उनके निम्नलिखित प्रतियाद थे :-

- (i) यद्यपि 10% की वृद्धि स्वीकार्य है । अगली बड़ी संख्याओं

में भिन्नों को पूर्णांक बनाने की अनुचित प्रणाली अपनाकर एम बी पी टी ने यस्तुतः बहुत से मामलों में 50% अथवा अधिक की वृद्धि का प्रस्ताव किया है।

- (ii) अपनाई गई खण्डवार नीति को खाण्डों के बीच 'लागतों का आबंटन' द्वारा उचित रूप से समर्थन नहीं किया गया है।
- (iii) नियेशों को 'नियोजित पूंजी' के रूप में शामिल किया गया है जब कि उस पर लगने वाले ब्याज की इसमें गणना नहीं की गई है।
- (iv) लंगर डालने के लिए 'निशुल्क दिन' मनमाने ढंग से 10 दिन से कम करके 3 तीन दिन कर दिये गये हैं।
- (v) लंगर डालने के प्रभारों की गणना की पद्धति में परिवर्तन करने के परिणामस्वरूप बड़े जलयानों के लिए प्रभारों की असामान्य वृद्धि हो जाती है।
- (vi) पारगमन कार्गो पर 15 रु० प्रति मीट्रिक टन का प्रभार लगाने का प्रस्ताव स्पष्ट नहीं है।
- (vii) प्रस्ताव में बार-बार की जाने वाली इस मांग को शामिल नहीं किया गया है कि प्रयोक्ता उस विलम्ब के प्रभारों का भुगतान नहीं करेंगे जो उनके कारण नहीं हुआ हो।

6. इस मामले पर प्राधिकरण द्वारा 27 जुलाई, 98 को हुई उनकी बैठक में विचार किया गया था। सभी संगत मुद्दों पर ब्यौरेवार विचार करने के पश्चात् निम्नलिखित मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना मांगने का निर्णय लिया गया :-

- (i) 'लंगर डालने पर निशुल्क दिनों' को दस से कम करके तीन करने के प्रस्ताव का आधार।
- (ii) 'पारगमन कार्गो' पर 15 रु० प्रति मीट्रिक टन का प्रभार लगाने के प्रस्ताव का आधार।

इस्पात इंडस्ट्रीज लि० के आवेदन से उत्पन्न विचारार्थ मामले के लिए इस प्रस्ताव पर किसी निर्णय की बाधाएं।

- (iii) गणना में सन्निहित दशमलय भिन्न के संदर्भ में अगले उच्च अंक तक पूर्णांक करने के लिए एम बी पी टी द्वारा अपनाई गई प्रणाली का औचित्य ।
- (iv) 'लागतों के आबंटन' पर विशिष्ट ध्यान किए बगैर वृद्धि को विभाजित करने के प्रस्ताव के संदर्भ में लागत नियत करने की अधिक विशिष्ट जांच ।
- (v) इस टिप्पणी की अधिक विशिष्ट जांच कि एम बी पी टी ने अपने निवेशों पर लगाने वाले धन को ध्यान में रखे बिना लाभ दर की गणना करते समय केवल निवेशों को ध्यान में रखा ।
- (vi) इस मांग की विशिष्ट जांच कि प्रयोक्ताओं की उनकी ओर से न होने वाले विलम्ब के लिए उनसे वसूली नहीं की जाए ।

7. इस प्रकार एकत्र अतिरिक्त सूचना के संदर्भ में प्राधिकरण द्वारा 27 अक्टूबर, 98 को हुई उनकी बैठक में इस मामले पर पुनः विचार किया गया । प्राधिकरण ने निम्नलिखित तथ्य विशेष पर विचार किया :-

- (i) 'तटीय' और 'विदेशगामी' के बीच विभेदक को पहले की भांति बनाए रखा जाएगा ।
- (ii) प्रस्ताव पारम्परिक 'लागत जमा' नीति पर आधारित है । वास्तविक लागत गणनाओं के संदर्भ में इस नीति पर चलते हुए प्रचालन घाटा 54% है । यह गणना वस्तुतः 96-97 के आंकड़ों पर आधारित है । यदि बाद के आंकड़ों को गणना में शामिल किया जाए तो घाटा और अधिक हो सकता है ।

इसकी तुलना में बम्बई पत्तन न्यास ने केवल 10% की वृद्धि का प्रस्ताव किया है ।

- (iii) निवेश पर लाभ की दर स्वीकार्य स्तरों पर प्राक्कलित की गई है ।

प्रयोक्ताओं को 10% की वृद्धि पर कोई आपत्ति नहीं है ।

- (iv) गणनाएं सेवा-दार लागत प्रणाली जो अब कुछ समय से प्रचलित है, के संदर्भ में की गई है। सेवा खंडों के बीच लागतों का 'क्रास अकाउंटिंग' अथवा अनियमित आबंटन नहीं हुआ है।
- (v) परामर्शक द्वारा 'नियोजित पूंजी' को उचित रूप से निर्धारित पाया गया है। न तो 'निवेशों' की ओर न ही 'निवेश पर ब्याज' की गणना की गई है।

कार्यशील पूंजी (अर्थात् वर्तमान परिसंपत्तियां घटा वर्तमान देयताएं) के भाग के रूप में नियोजित पूंजी में नकद शेष का एक छोटा भाग ही दर्शाया गया है। इन नकद शेष राशियों पर ब्याज की गणना नहीं की गई है। परन्तु गणनाओं में इस ब्याज के एक घटक का आनुपातिक रूप से विचार करने से भी संभवतः ऐसा नगण्य प्रभाव होगा कि इसे छोड़ देने से यह नहीं कहा जा सकता कि किसी सार्थक तरीके से गणनाएं अमान्य हो जाएंगी।

- (vi) डालर के रूप में प्रशुल्क की इस मद की संगणना में विनिमय दर के उतार-चढ़ाव से होने वाले लाभों को उचित रूप से शामिल किया गया है।
- (vii) लंगर स्थल पर पोतों के ठहराव को विनियमित करने का प्रस्ताव अनावश्यक ठहरावों को हतोत्साहित करके लंगर स्थल पर भीड़ कम करने के प्रयास पर आधारित है।
- (viii) परन्तु पोतों के सकल टनभार की विभिन्न मात्राओं के लिये भिन्न-भिन्न दरों की वर्तमान प्रणाली से लंगर प्रभारों की गणना की पद्धति को सभी आकारों के पोतों के लिए प्रति सकल टन भार प्रतिदिन की नियत दर में परिवर्तित करने के परिणामस्वरूप बड़े पोतों के प्रभारों में सीधी वृद्धि हो जाती है।
- (ix) इसी प्रकार लंगर स्थल पर 'निशुल्क दिवसों' का 10 से कम करके 3 करना भयंकर है और किसी तर्काधार पर आधारित नहीं है। इस संबंध में यह नोट करना संगत है कि इस प्रावधान

- को पहले 30 दिन से कम करके 10 दिन कर दिया गया था।
- (x) एम बी पी टी ने भिन्नों को अगली सख्या तक पूर्णांकित करने का आश्रय लिया है। इसके अतिरिक्त भिन्नों के पूर्णांकन को विनियमित करने वाली स्वीकृत सांख्यिकीय प्रथा का उल्लंघन करके अपनाई गई पद्धति के परिणामस्वरूप कुछ मामलों में प्रशुल्क में 50% अथवा 100% (भी) तक वृद्धि हो गई है।

किरसी भी स्तर पर यह स्पष्ट नहीं है कि जब अत्यधिक परिष्कृत इलेक्ट्रॉनिकी संगणना सुविधाएं उपलब्ध हैं तो ऐसा पूर्णांकन बिल्कुल भी क्यों किया जाना चाहिए।

- (xi) एम बी पी टी ने 'पारगमन कार्गो' की एक नई संकल्पना लागू की है और इसके लिए शुल्क का प्रस्ताव किया है। इस विशेष मद को एक बल्क प्रचालनक (मैसर्स इस्पात इंडस्ट्रीज लि०) द्वारा दायर एक अलग मामले में विशिष्ट रूप से चुनौती दी गई है।
- (xii) यह मांग निरपवादिक है कि प्रयोक्ता से विलम्ब के लिए प्रभार नहीं वसूला जाएगा जो उसके कारण नहीं हुआ है। इस पर चैन्नई में फरवरी, 98 में आयोजित प्रशुल्क विनियमन दिशा-निर्देश कार्यशाला में सर्वसम्मति से पारित दिशा-निर्देश सं० 41 द्वारा प्रस्ताव का समर्थन किया गया था। दिशा-निर्देशों को सुचारु रूप से लागू करने की सुविधा के लिए पत्तन न्यासों के परामर्श से इससे तथा अन्य दिशा-निर्देशों से सामान्य सिद्धांत तैयार किए जाने थे। दुर्भाग्यवश यह कार्य नहीं हो पाया और सिद्धांतों को अभी अधिसूचित किया जाना है। इस स्थिति में उक्त दिशा-निर्देश को विनिर्दिष्ट करने के सिद्धांत से प्रयोक्ताओं को इस समय कोई लाभ नहीं हो सकता।

8. एकत्र की गई समस्त सामग्री के संदर्भ में सभी संगत मुद्दों पर

ब्यौरेवार विचार-विमर्श करने के पश्चात् सामूहिक विचार के आधार पर प्राधिकरण ने निम्नलिखित निर्णय लिए :-

- (i) 10% की वृद्धि का प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है ।
- (ii) भिन्नों के पूर्णांकन का प्रस्ताव अनुमोदित नहीं किया जाता है ।
- (iii) लंगर प्रभार लगाने में प्रस्तावित वृद्धि बहुत अधिक पाई गई ।

इसी प्रकार लंगर स्थल पर 'निशुल्क दिवसों' को कम करने का प्रस्ताव अत्यधिक कठोर पाया गया । चूंकि प्रस्तावित कमी तदर्थ है और किसी तर्क पर आधारित नहीं है, इसलिए 10 से कम करके 5 दिन (3 नहीं) करना विशेषतः प्रभार में प्रस्तावित वृद्धि की पृष्ठभूमि में पर्याप्त मालूम होता है ।

यद्यपि लंगर स्थल पर भीड़ कम करने का उद्देश्य प्रशंसनीय है परन्तु बेहतर स्थान पर अवस्थित तथा अन्य लंगर स्थलों में अन्तर करने और तदनुसार अलग-अलग प्रभार लगाने को वरीयता दी जाएगी । उदाहरण के लिए पत्तन, गोदियों के निकट और मुख्य हार्बर चैनल के दोनों ओर स्थित लंगर स्थलों के लिए अधिक दर और कम 'निशुल्क अवधि' और अन्य लंगर स्थलों के लिए कम दर और लम्बी 'निशुल्क अवधि' निर्धारित करने के लिये विचार कर सकता है ।

एम बी पी टी के लिए तदनुसार अपना प्रस्ताव पुनः तैयार करना आवश्यक है ।

इसी बीच यह सुनिश्चित करने के लिए कि वैध राजस्व अर्जन में घाटा न हो, आंतरिक व्यवस्था के रूप में प्रस्तावित दर से आधी दर पर संशोधित लंगर प्रभार का अनुमोदन किया जाता है । दूसरे शब्दों में यह अब 6 ठे दिन से 30 वें दिन तक 10 पैसे अथवा एक अमरीकी सेंट प्रति 2 जी.आर.टी. प्रतिदिन होगा और उसके पश्चात् प्रति जी.आर.टी. प्रतिदिन दुगुनी दर पर प्रभार लगाया जाएगा ।

- (iv) 'पारगमन कार्गो' पर नया प्रभार लगाने से संबंधित प्रस्ताव को एक बल्क प्रचालक द्वारा दायर एक अलग मामले में विशिष्ट चुनौती दी गई है। उस मामले में इस प्रस्ताव के ब्योरों की जांच अधिक उपयुक्त होगी। तदनुसार प्रस्ताव के 'पारगमन कार्गो' पर शुल्क लगाने से संबंधित घटक को इस मामले से अलग किया जाता है जिसे मैसर्स इस्पात इंडस्ट्रीज लि० द्वारा दायर मामले में निर्धारित किया जाना है *।

9.1 इसके परिणामस्वरूप और उक्त कारणों से एम बी पी टी के प्रस्ताव को सूचित संशोधनों के साथ अनुमोदित किया जाता है। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि प्रस्तावों में बहुत से संशोधन किए गए हैं, पतन प्रयोक्ताओं की सुविधा के लिए दरों के मान के संशोधित प्रायधानों की संशोधित विस्तृत सूची तैयार करना अनिवार्य होगा। एम बी पी टी के दिनांक 6 फरवरी, 98 के पत्र संख्या एफ ए/ए सी सी/161/2137 के साथ भेजे गए (संशोधित) विवरण में पारित संशोधनों को भी इस संशोधित विस्तृत सूची निर्माण में शामिल किया जाएगा।

9.2 तदनुसार एम बी पी टी से अनुरोध है कि अधिसूचना के लिए एक संशोधित सूची भेजी जाए। यह स्पष्ट किया जाता है कि इस कारणवश नई दरों का प्रवर्तन रोकने की आवश्यकता नहीं है। यह दरें सामान्य समय अंतराल के पश्चात् इस आदेश की अधिसूचना के संदर्भ में लागू होंगी।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/असा./143/98]

TRAIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 30th November, 1998

No. TAMP/2/97-MBPT.— In exercise of the powers conferred under Sections 48, 49, and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby notifies amendments to the Scale of Rates of composite towage and pilotage fees for the Mumbai Port Trust as in the Schedule appended hereto.

SCHEDULE

The Mumbai Port Trust (MBPT)

...

Applicant

ORDER

(Passed on this 27th day of October, 1998.)

This case relates to a proposal from the Mumbai Port Trust for revision of composite towage and pilotage charges.

2.1. The proposal was received by the Government in March 97. Consequent upon constitution of the Tariff Authority for Major Ports, the proposal was subsequently transferred to this Authority for further attention/ action. On a scrutiny of the proposal, various issues came up requiring elaboration / clarification. The elaborations / clarifications were received in December 97. In the meanwhile, the MBPT revised its proposal in January 98 to include certain proposals relating to lighterage operations in port approaches (outside port limits) and transshipment to other ports.

2.2. The revised proposal was subjected to further scrutiny following the consultative process prescribed in the Authority's Regulations for Transaction of Business. This culminated in a joint hearing of the proposal at the port level in June 98.

3. The MBPT proposal covered the following items:

- (i). Fees and charges for pilotage, tug assistance, towage, mooring, etc.
- (ii). Charges for attendance, cancellation and detention for a Harbour Tug.
- (iii). Attendance and Detention Fees for Master Pilots and Pilots.
- (iv). Charges for Anchor Hay and Salvage Vessel, Firefloat Vessels, Water Boat, and any other suitably equipped craft except a Tug within port limits.
- (v). Charges for hire of Launches and Tank Barges.
- (vi). Charges for supply of water to ships by Water Boats.
- (vii). MBPT Fir Service Salvage Vessels.
- (viii). Divers' Fees.
- (ix). Salvage Fees on articles salvaged within port limits.
- (x). Examination and Licence Fees.
- (xi). Hire rates for Tugs.
- (xii). Lighterage dues on cargo unloaded from / loaded into vessels anchored within the port approaches.

4. The MBPT proposal is formulated on conventional 'cost plus' considerations. The revision has been proposed with reference to the 1995-96 figures which project a 10% operating deficit. The MBPT justifies this proposal as being reasonable on the ground that, with reference to 1996-97 figures, it will be 26%.

5. The users who participated in the consultative process had the following reservations about the proposal:

- (i). Although a 10% increase is acceptable, through an unreasonable system of rounding off fractions to next higher numbers, the MBPT has actually proposed increases in many cases of the order of 50% or more.
- (ii). The segmental approach adopted is not properly backed by proper 'allocation of costs' between segments.
- (iii). Investments have been included as 'capital employed' whereas interest accruals thereon have not been so reckoned with.
- (iv). 'Free days' at anchorage have been arbitrarily reduced from 10 days to 3 days.
- (v). The change in the method of calculating anchorage charge results in an abnormal hike of the charge for larger vessels.
- (vi). The basis for the proposal to levy a charge of Rs.15/- pmt on 'transit cargo' is not clear.
- (vii). The proposal does not take into account the oft-repeated demand that users shall not be charged for delays not attributable to them.

6. The case was considered by the Authority in its meeting on 27 July 98. After a detailed discussion of all the relevant issues, it was decided to seek additional information of the following points:

- (i). The basis for the proposal to reduce 'free days at anchorage' from 10 to 3.
- (ii). The basis for the proposal to levy a charge of Rs.15/- pmt on 'transit cargo'.

The implications of any decision on this proposal for the case in consideration arising from the application of Ispat Industries Limited.

- (iii). The reasonableness of the system adopted by the MBPT for rounding off to the next higher number with reference to the decimal position involved.
- (iv). A more specific examination of the costing in the context of the proposal to segmentalise the increase without specific attention to 'allocation of costs'.
- (v). A more specific examination of the observation that the MBPT had taken into account its investments while computing the rate of return without correspondingly taking into account the interest accruals thereon.
- (vi). A specific examination of the demand that users shall not be charged for delays not attributable to them.

7. With reference to the additional information so collected, the case was considered again by the Authority in its meeting on 27 October 98. The Authority took note of the following facts in particular:

- (i). The differential between 'coastal' and 'foreign-going' will be maintained as heretofore.
- (ii). The proposal is based on the conventional 'cost plus' approach. Going by this approach, with reference to actual cost calculations, the operating deficit is of the order of 54%. This calculation is actually based on 96-97 figures. If later figures are taken into account, the deficit may be even higher.

As against this, the MBPT has proposed an upward revision of only 10%.

The users have no objection to a 10% increase.

- (iii). The rate of return on investment has been estimated at admissible levels.
- (iv). The calculations have been made with reference to the service-wise costing system that has been in vogue for quite some time now. There has been no 'cross accounting' or irregular allocation of costs between service segments.
- (v). The 'capital employed' has been found by the Consultant to be properly determined. Neither 'investments' nor 'interest on investments' have been reckoned with.

Only a small portion of Cash Balances has been reflected in Capital Employed as part of Working Capital [i.e., Current Assets minus Current Liabilities]. The interest on these cash balances has not been reckoned with. But, even a pro rata consideration of an element of this interest in the calculations is likely to be of such a negligible impact that this omission cannot be said to vitiate the calculations in any meaningful manner.

- (vi). The benefits flowing from exchange rate fluctuations have been properly taken into account in computing this item of dollar-denominated tariff.
- (vii). The proposal to regulate stay of vessels at the anchorage is based on a move to discourage unnecessary parkings and thereby decongest the anchorage.
- (viii). But, the change in the method of calculating the anchorage charge from the present system of different rates for different slabs of GRT of vessels to a fixed rate per GRT per day for all sizes of vessels results in a steep hike of the charge for larger vessels.

- (ix). Likewise, the reduction of 'free days' at the anchorage from 10 to 3 is drastic and not based on any rationale. In this connection, it is relevant to note that this provision had earlier been reduced from 30 days to 10 days.
- (x). The MBPT has resorted to rounding off fractions to the next digit. Besides violating the accepted statistical practice governing rounding off fractions, the method adopted has resulted in some cases in the tariff going up by 50% or (even) 100%.

At any rate, it is not clear why should there be such a rounding off at all when highly sophisticated electronic calculation facilities are available.

- (xi). The MBPT has introduced a new concept of 'transit cargo' and proposed a levy therefor. This particular item is under a specific challenge in a separate case filed by a bulk operator (M/s. Ispat Industries Limited).
- (xii). The demand for that users shall not be charged for delays not attributable to them is unexceptionable. This was also considered at the Workshop on Guidelines for Tariff Regulation held in Chennai in February 98. Guideline No.41 adopted at the Workshop unanimously endorsed the proposition. Common principles were to be evolved from this and the other Guidelines adopted, in consultation with the port trusts, to facilitate smooth operationalisation of the Guidelines. Unfortunately, this has not happened; and, no principles have yet been notified. That being so, no benefit can flow to the users at present from the principle underlying the said Guideline.

8. After a detailed discussion of all the relevant issues, with reference to all the material gathered and based on a collective application of mind, the Authority took the following decisions:

- (i). The proposal for a 10% increase is approved.
- (ii). The proposal for rounding off fractions is **not** approved.
- (iii). The proposed increase in the levy of anchorage charge is found to be too high.

Likewise, the proposed reduction in the 'free days' at the anchorage is found to be too drastic. Since the reduction proposed is ad hoc and not based on any rationale, a reduction from 10 to 5 [and, **not 3**] will appear to be adequate, especially in the backdrop of the increase proposed in the charge.

While the objective of reducing congestion at the anchorage is laudable, it will be preferable to distinguish between better-located anchorages and other anchorages and levy differential charges accordingly. For example, the port can consider prescribed a higher rate and a shorter 'free period' for anchorages which are closer to the docks and on either side of the main harbour channel; and, a lower rate with a longer 'free period' for other anchorages.

The MBPT is required to reformulate their proposal accordingly.

In the meanwhile, to ensure that the port does not lose legitimate revenue earnings, a revised anchorage charge at half the rate proposed is approved as an interim arrangement. In other words, it will now be **10 paise or one U.S. cent per 2 GRT per day** from 6th day to the 30th day and at **double the rate per GRT per day** thereafter.

- (iv). The proposal relating to a new levy of charge on 'transit cargo' is under specific challenge in a separate case filed by a bulk operator. It will be more appropriate to go into the details of this proposition under that case. Accordingly, the component of the proposal relating to a levy on 'transit cargo' is delinked from this case to be determined in the case filed by M/s. Ispat Industries Limited."

9.1. In the result, and for the reasons given above, the MBPT proposal is approved with the modifications indicated. In view of the fact that many modifications have been made in the proposals, for the convenience of port users, it will be necessary to have a revised comprehensive listing of the amended provisions in the Scale of Rates. The amendments adopted in the (revised) statement sent with MBPT communication No.FA/ACC/161/2137 dated 6 February 98 shall also be incorporated in this revised comprehensive listing.

9.2. The MBPT is requested accordingly to send a revised listing for notification. It is clarified that application of the new rates need **not** be held up on this account. They will come into force with reference to the notification of this order after the usual time lag.

S. SATHYAM, Chairman

[Advt./III/IV/Exty/143/98]